LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY REGIONAL ANALYSIS · CHINA

중국 권역 물류 시황 분석

보고기간 09/21~09/27

1. 아시아 역내 운임 상승과 항만 혼잡

2. 중국-유럽 화물 항공 노선 확장

3. 중국-카자흐스탄 육로 물동량 증가

LOGISIGHT 인텔리전스팀

2026-W39

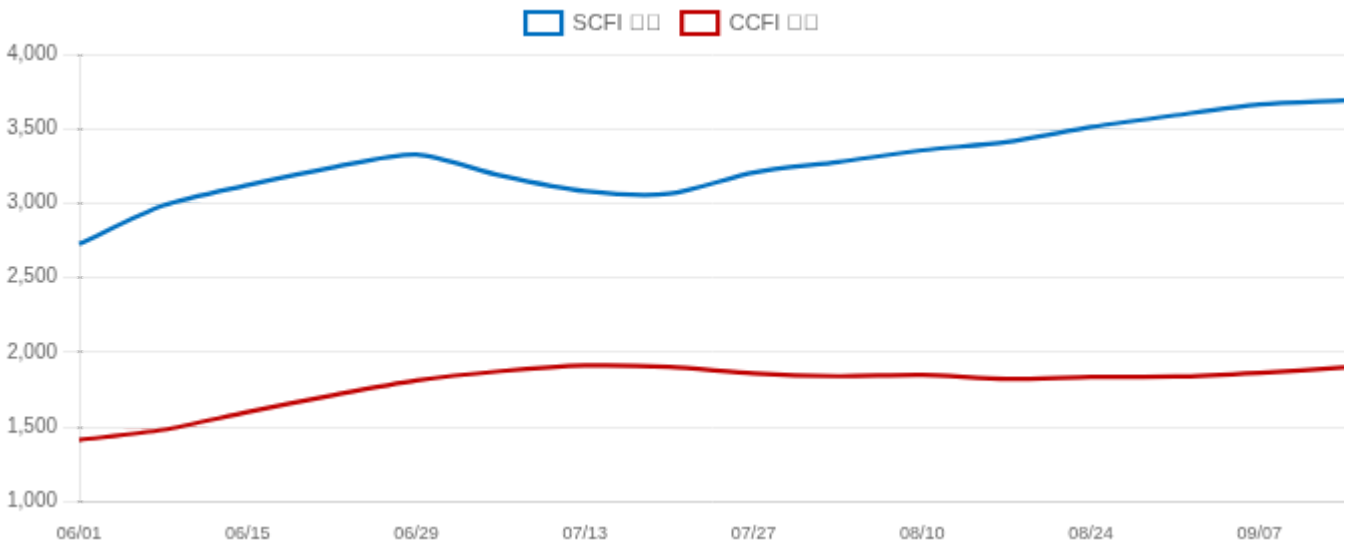
종합

이번 주 중국 권역 물류 흐름은 역내 해운 운임 상승과 항만 혼잡이 지속되는 가운데, 항공과 육로 등 대체 노선의 확장이 두드러진 한 주였음. 아시아 역내 운임이 4주 연속 상승하며 화주 부담이 커지는 가운데, 중국국제항공의 영국 프레스트윅-우루무치 화물노선 신규 취항과 카자흐스탄-중국 국경 철도 물동량 증가는 중국발 공급망 다변화 움직임을 보여줌.

해상 운송의 병목 현상이 심화되면서 항공과 육로를 통한 우회 물량이 늘어나는 구조적 변화가 관찰됨. 특히 중국 서북부와 유럽을 잇는 항공 노선, 그리고 카자흐스탄을 경유하는 육로 운송 확대는 중국의 대외 무역 경로가 기존 해상 중심에서 점차 다각화되고 있음을 시사함. 당분간 해상 운임 강세가 지속될 것으로 예상되는 만큼, 서비스 안정성과 비용 효율을 고려한 복합 운송 수요는 더욱 늘어날 전망임.

운임 지표

지수 · 항로	최신값	기준(월/일)	WoW	MoM
SCFI 종합	3,688 pt	09/14	+0.7%	+8.2%
CCFI 종합	1,897.15 pt	09/14	+1.9%	+4.1%
KCCI 중국	56 $/FEU	09/21	0.0%	0.0%



자료: freight_indices (Shanghai SCFI · CCFI · KCCI) · 기준 09/14

아시아 역내 운임 상승과 항만 혼잡

> **아시아 역내 운임이 항만 혼잡과 벙커유 가격 상승으로 4주 연속 상승세를 보이며 화주 비용 부담이 가중되고 있음.**

아시아 역내 컨테이너 운임은 9월 17일 기준 40피트당 1,402달러로 직전 주 대비 6% 상승하며 4주 연속 오름세를 지속함. 중국발 동남아시아 노선이 특히 강세를 보여 상하이→램차방, 호찌민 운임이 각각 15% 급등한 1,324달러, 1,161달러를 기록함. 상하이컨테이너운임지수(SCFI)에서도 상하이→동남아시아 노선이 9% 오른 1,104달러로 집계됨.

운임 상승의 주요 원인은 항만 혼잡과 벙커유 가격 상승임. 동남아시아 항만 혼잡이 사상 최고 수준에 달하며 전 세계 혼잡에서 차지하는 비중이 한 달 전 7%에서 11%로 확대됨. 반면 중국 항만 혼잡은 정점 대비 완화되며 북아시아 비중은 절반에서 45%로 축소됨. 여기에 브렌트유 상승으로 벙커유 가격이 오르며 ONE이 긴급 유류할증료를 기존 38달러에서 60달러로 인상하는 등 운임 상방 압력이 가중됨.

선사들은 시장 우위를 활용해 서비스 조정에 나서고 있음. CMA CGM은 중국-중동 전용 CIMEX1·CIMEX3 서비스를 재편하여 CIMEX1에서 칭다오와 홍콩, 소하르를 제외하고 화남·싱가포르·중동 중심으로 노선을 단순화함. 칭다오와 소하르는 CIMEX3로 이동하여 기항 소요 기간이 7주에서 8주로 늘어남. 이는 운임 상승을 일부 상쇄하기 위한 공급 조절로 해석됨.

혼잡 여파로 싱가포르에서 선박 대기 행렬이 길어지자 이커머스 업체들도 배송 지연을 고지함. Temu의 자매 업체인 Pinduoduo는 선박 접안 지연으로 고객 물품 도착 예정일을 반복 수정한 것으로 알려짐. 9월 16일 도착 예정이던 화물의 선박이 전날에야 접안할 수 있었다는 안내 문구가 확인되어 물류 지연이 소비자에게 직접 영향을 미치고 있음.

- 아시아 역내 컨테이너 운임, 9월 17일 기준 40피트당 1,402달러로 4주 연속 상승(주간 +6%)
- 상하이→램차방, 호찌민 운임 각각 15% 급등한 1,324달러, 1,161달러 기록
- 동남아시아 항만 혼잡 비중 한 달 새 7%→11% 확대, 사상 최고 수준
- ONE, 긴급 유류할증료 38달러→60달러로 인상
- CMA CGM, CIMEX3 기항 소요 기간 7주→8주로 증가

전망

중국발 수요는 국경절 이후 조정될 가능성이 있으나, 동남아시아 항만 혼잡과 벙커비 추가 인상 여부에 따라 역내 운임이 당분간 높은 수준을 유지할 전망임. 선사들의 공급 조절과 유가 변동성이 운임의 향방을 좌우할 것으로 보임.

시사점

화주 — 아시아 역내 운임 강세로 수출입 물류비 부담이 커지고 있어 운송 계약 시 유류할증료 변동 리스크를 고려한 장기 계약 또는 대체 노선 검토가 필요함.

포워더 — 항만 혼잡과 선사 서비스 재편으로 스케줄 불확실성이 커져 화주와의 소통 강화와 긴급 대체 운송 수단 확보가 중요해짐.

항만·선사 — 동남아시아 항만은 혼잡 완화를 위한 운영 효율화와 인프라 개선이 시급하며, 선사는 운임 방어를 위해 공급 조절을 지속할 가능성이 높음.

참고자료: The Loadstar, 아시아 역내 운임 4주 연속 상승…혼잡·유가 겹쳐 (검색일: 2026-09-27)

중국-유럽 화물 항공 노선 확장

> **중국국제항공의 영국 프레스트윅 공항(PIK)발 우루무치 화물노선 신규 취항은 중국-유럽 간 항공 화물 네트워크의 확장 및 다변화를 보여주는 사례로, 중국 서북부 지역과 유럽 간 직접 연결성을 강화함.**

중국국제항공은 영국 글래스고 프레스트윅 공항(PIK)에서 중국 북서부 우루무치(URC)로 향하는 화물 노선을 주 2회 신규 개설함. 이로써 PIK에서 중국 본토를 잇는 정기 화물편은 주 16편으로 확대되었으며, PIK의 화물 톤수도 전년 동기 대비 4배 증가함.

이번 노선 확대의 배경에는 PIK의 적극적인 화물 인프라 투자와 중국국제항공과의 협력 심화가 있음. PIK는 7년 연속 흑자를 기록하며 콜드체인 역량을 지속 확장해 왔고, 이는 스코틀랜드산 연어, 해산물, 위스키 등 고부가가치 화물 유치에 유리하게 작용함.

우루무치 노선 추가는 중국 서북부 지역과 유럽 간 직항 연결을 제공함으로써 스코틀랜드 수출업체에 신속하고 신뢰성 있는 물류 경로를 제공함. PIK는 올해 상반기에만 178만 킬로그램의 스코틀랜드산 연어를 수출했으며, 이번 노선은 해당 화물의 중국 내륙 시장 접근성을 높일 것으로 기대됨.

유럽 내 지역 공항 간 화물 거점 경쟁이 심화되는 가운데, PIK의 중국 노선 다변화는 다른 유럽 공항에도 자극을 줄 수 있음. 중국국제항공의 네트워크 확장은 항공사와 공항, 그리고 정기 화물 연결성에 의존하는 현지 기업 간 상업적 시너지를 창출하는 사례로 평가됨.

- 중국국제항공, PIK-우루무치 화물노선 주 2회 신규 취항
- PIK의 중국 본토행 정기 화물편 주 16편으로 확대, 화물 톤수 전년 동기 대비 4배 증가
- PIK, 상반기 스코틀랜드산 연어 178만 kg 수출 및 콜드체인 확장 중
- 우루무치 노선 통해 연어, 해산물, 위스키 수출 기회 확대
- PIK 7년 연속 흑자 기록, 중국국제항공과 협력 심화

전망

중국-유럽 간 항공 화물 수요 증가가 지속되는 가운데, PIK의 중국 노선 확장은 향후 중국 서북부 및 내륙 지역으로의 물류 경로 다변화를 가속화할 것으로 전망됨. 또한 유럽 내 다른 지역 공항들도 중국 화물 유치를 위한 경쟁에 더욱 적극적으로 나설 것으로 예상됨.

시사점

스코틀랜드 수출업체(연어·해산물·위스키) — 중국 북서부로의 직접 화물 연결로 신선식품과 고부가가치 제품의 수출 기회가 확대됨

중국국제항공 — 유럽 지역 화물 노선 포트폴리오 강화로 중국 서북부 지역의 수출입 화물 유치에 유리함

프레스트윅 공항(PIK) — 콜드체인 및 화물 처리 능력의 지속 투자를 통해 유럽 내 화물 거점 경쟁력이 높아짐

유럽 내 타 지역 공항 — 중국발 정기 화물 유치를 위해 시설 및 파트너십 확보에 주력할 필요가 있음

참고자료: Cargo Forwarder, 중국국제항공, PIK발 우루무치 화물 신규 취항…주 2회 (검색일: 2026-09-27)

중국-카자흐스탄 육로 물동량 증가

> **카자흐스탄-중국 국경 철도 거점인 알틴콜 역의 화물 처리량이 2026년 1~8월 1,080만 톤으로 전년 동기 대비 3% 증가하며 양국 간 육로 물동량이 꾸준히 확대되고 있음.**

알틴콜 역은 2026년 1월부터 8월까지 1,080만 톤의 화물을 처리함. 전년 동기 대비 3% 증가한 수치이며, 중국발 카자흐스탄행 물동량은 6% 증가한 565만 톤으로 성장을 주도함. 이는 중국과 카자흐스탄 간 무역 확대와 국제 운송 수요 증가에 따른 결과로 분석됨.

알틴콜 역의 컨테이너 처리 실적은 총 22만 8,893 TEU로 집계됨. 중앙아시아행 컨테이너가 12만 8,018 TEU로 가장 큰 비중을 차지했으며, 중간회랑(TITR) 경유 물량은 6만 4,511 TEU로 나타남. 이는 유럽과 러시아향 물량을 합친 것보다 많으며, 카자흐스탄이 중국 화물의 중앙아시아 및 Trans-Caspian 회랑으로의 핵심 경유지로 부상하고 있음을 보여줌.

물동량 증가의 원인은 중국의 일대일로 정책과 카자흐스탄의 교통 인프라 개선, 그리고 우크라이나 전쟁 이후 러시아를 우회하는 대체 경로 수요 증가에 기인함. 특히 중간회랑(TITR) 물동량 증가는 유럽-중국 간 화물 운송에서 카자흐스탄 경유 경로의 중요성이 커지고 있음을 시사함.

이러한 증가세는 알틴콜 역의 환적 및 통관 역량에 부담으로 작용할 수 있으며, 향후 인프라 확충과 운영 효율화가 필요함. 또한 중국-카자흐스탄 간 육로 운송 경로의 안정성과 효율성이 글로벌 공급망 다변화 전략에서 중요한 요소로 부각될 전망임.

- 알틴콜 역 2026년 1~8월 화물 처리량 1,080만 톤 (전년 동기 대비 +3%)
- 중국발 카자흐스탄행 물동량 565만 톤 (+6%), 카자흐스탄발 중국행 520만 톤
- 컨테이너 처리량 총 22만 8,893 TEU: 중앙아시아행 12만 8,018 TEU, TITR 경유 6만 4,511 TEU
- 유럽행 3만 2,842 TEU, 러시아행 6만 9,754 TEU로 중앙아시아/TITR 물량이 압도적
- 협궤 인수 열차 4,744편, 광궤 인도 열차 2,241편으로 환적 거점 역할 수행

전망

중국-카자흐스탄 간 육로 물동량은 양국 경제 협력 강화와 글로벌 공급망 재편에 힘입어 지속적으로 증가할 전망임. 특히 중간회랑(TITR)을 통한 유럽 화물 운송 수요가 늘어나면서 알틴콜 역의 전략적 중요성이 더욱 커질 것으로 예상됨. 다만, 환적 및 통관 병목 현상 해소를 위한 인프라 투자가 병행되어야 성장세가 유지될 수 있음.

시사점

화주 — 중앙아시아 및 유럽향 화물 운송 시 알틴콜 경유 경로의 안정성과 비용 경쟁력을 검토할 필요가 있음.

포워더 — 중간회랑(TITR) 물동량 증가에 대비해 카자흐스탄 내 트럭 및 철도 연계 운송 역량을 확보해야 함.

항만·선사 — 중국-카자흐스탄 육로 물동량 증가는 해상 운송 수요에 일부 영향을 줄 수 있으므로 육해 복합 운송 상품 개발을 고려할 필요가 있음.

참고자료: Transport Corridors, 알틴콜 역 화물 처리 1080만톤…카자흐·중국 물동량 3%↑ (검색일: 2026-09-27)